

## 経済発展と交通 (2)

岡 田 清

### 1. アメリカの経済発展と鉄道

イギリスに初めて鉄道が導入されたのとはほぼ同時にアメリカでも鉄道が導入された。当時のアメリカは独立後わずかに数十年しか経過しておらず、経済基盤が確立されるまでには至っていなかったが、その後の経済発展に鉄道が果たした役割は大きかった。とはいえ、その役割が大きかったと情緒的に評価するだけでは十分とはいえない。それをいかに実証するかが交通史研究はもちろん、経済史研究においても大きな研究テーマであった。実証研究が困難なテーマであるだけに、その関心の高さにもかかわらず実証研究の乏しいテーマであった。そのことが原因となって、1960年代にアメリカ経済史学会において、激しい論争が起こった。中でも、ロストウ (W. W. Rostow, 1956, 1960) に対するフォーゲル (R. W. Fogel, 1962, 1964) の批判が注目を集めた。ロストウは、「経済成長の諸段階」(1960年、第1版)の中で、次のようにいう。「鉄道の敷設は、歴史的には離陸を始動するものとして最も強力であり、しかも単独でそれをなし遂げる力をもっていた。それはアメリカ合衆国・フランス・ドイツ・カナダおよびロシアにおいて決定的な役割を果たしたし、スウェーデン、日本その他の場合にもきわめて重要な役割を演じた。離陸期間中に鉄道は経済成長に対して三種類の大きな衝撃を与えてきた。第一に、それは国内輸送費を引き下げ、新しい地域と生産物を商業市場に登場させ、そして全般的に市場を拡大するというあのスミスの機能を遂行したのである。第二に、多くの場合、鉄道は急速に拡大しつつある新しい主要輸産産業部門発展のための前提条件として働

いた。ついでこの輸出産業部門がたとえば一九一四年以前のアメリカの鉄道のように国内発展のための資本創出の役割を果たしたのである。第三に、離陸それ自体にとってはおそらく最も重要なものとして、鉄道の発展は近代的な石炭・鉄・機械工業の発展をもたらした。多くの国々における近代的基幹産業部門の成長は、最も直接的に大規模鉄道網の建設およびとくにその維持のための需要に端を発している。社会が離陸のための制度的・社会的・政治的なより基礎的な必要条件を發展させたときには、鉄道網の急速な成長はしばしば上述の強力な三つの影響を伴いつつ社会を自己維持的成長へと高めるのに役立ったのである。しかしながら、必要条件が充たされていない場合には、たとえばインドおよび、1895年以前のカナダ、1941年以前のアルゼンチンその他におけるように、大規模な鉄道建設も離陸を惹き起こすにはいたらなかった」(邦訳, pp. 75-76)

この引用から明らかなように、ロストウは「テイク・オフ」(離陸)に対する鉄道の役割を高く評価する。鉄道はテイク・オフのための「リーディング・セクター」(主導部門)とみなしうというのがロストウの主張である。この主張は、クーツナー (P. H. Cootner) の学位論文 (Transport Innovation and Economic Development: The Case of the U. S. Steam Railroad, 1953, MIT) を下敷きにしながら、鉄道を経済発展のためのリーディング・セクターの一部とみなしたのである。この点が批判を呼ぶ結果となった。それは、

- (1) 成長段階説を、ドイツ歴史学派やマルクス経済学のような発展段階説と同様に肯定的にみるかどうか、
- (2) テイク・オフのもつ成長の不連続性が証明できるのかどうか、
- (3) ロストウがいうテイク・オフは経済全体の発展の問題なのか、それとも特定の産業部門の問題なのか、
- (4) 鉄道は果たして経済発展の「リーディング・セクター」であったのかどうか、

などさまざまな視点から批判にさらされた<sup>1)</sup>。

アメリカの経済発展に鉄道が大きな役割を果たしたとみる見方は、もちろんロストウだけではない。アメリカにおける鉄道史研究の蓄積は、われわれの想像をはるかにこえるほど豊富であるが、ここではフォーゲルが表面的には称賛しながらも実質的には批判していると思われるジェンクス (L. H. Jenks, 1944) の論文を取り上げてみよう。ジェンクスは、シュンペターのイノベーション (技術革新) 理論を援用して、鉄道がどのような役割を果たしたかについて述べる。

- (1) アイディア (社会的認識) としての鉄道,
- (2) 建設企業としての鉄道,
- (3) 輸送サービスの生産者としての鉄道

の3点がそれである。

「合衆国の最初の鉄道計画は30年代であるが、そのころの情勢は運河、ターンパイク、敷板道路 (plank roads)、橋、堤防などの多くの改良計画に対する一般的な情熱が高まっていたため、(鉄道建設の) 心理的なリスクはかなり低下していた。最も初期の鉄道でも、すでに存在していた交通システムと併進的であり、補完的であり、もしくは改良的という性格をもっていた。実際の鉄道革命はカリフォルニアの金鉱発見に先立つ40年代にはじまったものであるが、それはアパラチア山脈を越え、海岸と内陸を結び付け、オハイオ溪谷と5大湖を結び、水運から離れて、遠隔地を直接統合することであった。“鉄道の社会認識” (railroad idea) に、アメリカの経済生活上の長期的力を与えたのは、(実際の) 輸送に先立つ鉄道建設の決定であった」(ibid., p. 2-3)

「かくして新しいプロジェクトに対する障害は新しい鉄道システムの注

- 
- 1) ロストウの「諸段階」は版を重ねて3版(第1版1960年, 第2版1971年, 第3版1990年)まで出版されているが、第2版の出版に際し、さまざまな批判に応じて全面的な改定をするかどうか迷いながらも、第1版の内容をそのまま生かして改定することはしなかった。その代わりに、「付録B」を付け加えて、さまざまな批判に応えることとした。

入によって断続的に引き下げられたので、経済力としての鉄道の最初の重要性 (moment) は、多くの種類の新企業が打ち寄せる波のように出てきたことで証明される。さらに、合衆国におけるその効果はイギリスの場合と同様に、10年やそこらで底をつくことはなかった。鉄道認識は、断続的ながらほかのだれにも大きなものがあった」(ibid., p. 3)

このような鉄道投資には、当然のことながら労働と資本が必要であり、鉄道建設となるとショベル、枕木、レール、車両など、さまざまな生産財が必要になるが、当時のアメリカでは、鉄道建設に必要な資材のすべてを国内で賄うことは到底できることではなかった。「後の80年代までは好景気になるとアメリカの工場はレール需要を賄うことができず、イングランドやウエールズから大量の輸入が必要であった。90年代になっても銑鉄の総生産量の5分の1は鉄道用の棒鋼であった」(ibid., p. 7)「鉄道建設資金はアメリカの銀行の信用創造からとヨーロッパの投資家から供給された外国為替からきた。30年代、50年代、南北戦争終結時、80年代にいたるまで、また1904年から1907年にいたる新しい鉄道建設のすべての急増はイギリス、オランダ、ドイツの資本家からの海外投資を意味していた。シュンペーターは、鉄道延長が2倍になった1866年から1873年にいたるブームは、その間に輸入された推定20億ドルによって全面的に賄われたという。……1873年にはアメリカの鉄道の名目価値の5分の1程度は外国人所有であったが、外国人所有額の割合はやっと国の財産の6ないし7%に過ぎなかった。続く経済変動によって鉄道証券の外人所有は1890年には3分の1になったが1914年の直前にもほとんど同じであった。だがその後の割合は、1873年の割合よりすくなくなった。推定では、外国投資は国の財産の成長と歩調を合わせることはなかった。……貨幣資本の出所とタイミングがどうであれ、鉄道建設が金融企業のイノベーションを促進し、投資銀行、証券業務の新旧企業や専門化、証券・登記エージェント、資本流通・利払いエージェントのような金融機構(特に信託会社)の専門化、会社法の法制

業務専門の企業、建設活動をアメリカの政治システムに組み込む調整業務などが多くなった」(ibid., pp. 8-10)

このジェンクスの論文は、フォーゲルの目にはどのように映ったのだろうか。フォーゲルは、1962年の論文の中で、ジェンクスの論文を「経済史の古典となった」と称賛しながらも、「ジェンクス論文の特別の貢献は見解の目新しさにあるのではなく、『鉄道革命』期に生きた人々と後になって時間の経過のレンズを通して分析した人々の結論を要約するという巧みな方法にある。このような要約から鉄道は19世紀の最後の3分の2のもっとも重要なイノベーションとして出てくる。それはアメリカの経済成長の絶対要件 *sine quo non* であり、農業の西漸運動、企業の勃興、現代製造業の急成長、工業の地域配置、都市化の形態そして地域間交易の構造の背後にある最も重要な力のようにみえる。ジェンクス論文以降の研究は、鉄道が経済成長の絶対的なものであるという見方が支持されてきた」(R. W. Fogel, 1962, p. 163-164) と述べて、鉄道の役割を高く評価するジェンクスの論文が与えた影響から鉄道の役割の大きいことがあたかも通説であるかのようになったというのである。フォーゲルは、このような通説に対する懐疑的な見方を展開して学会の注目を集めたのである。フォーゲルの見方は、鉄道の役割に関する研究は表面的かつ情緒的な見方に陥ることなく、数量的・実証的研究でなければならないという厳しい視点からの警告でもあるが、フォーゲルはクズネッツ (Simon Kuznets) とエバンス (G. Herberton Evans, Jr.) の指導の下で行った研究であることとわっていることから分かるように、経済史研究の方法論的批判であるとみることができる。周知のようにクズネッツも歴史の数量的研究を続けてきた学者であり、歴史が不連続かつ飛躍的に発展することはなく、連続的・漸進的發展であることを強調する。その後の歴史研究では、「クズネッツ史学」ともいえる視点から、不連続的ないし急激な発展をしたかのような歴史解釈になりがちな産業革命であるとか、経済発展段階説のような歴史仮説に対して否定的な見方を

する学者が多くなった<sup>2)</sup>。

### (補足1) 交通方法の進化

鉄道が出現する前から、人類は移動の方法の工夫をしてきた。風力や畜力のような自然力を利用した歴史が長く、機械的動力を利用するようになって移動するようになってから高々200年にも満たない。その間にあっても移動方法の変化は著しい。新しい交通方法はそれ以前の交通方法を衰退させ、あるいは共生の道を探りながら変化してきた。交通手段の影響も局所的であったり、広域であったり、グローバルであったりする。その進化は何を意味するのか、今後も新しい変化が起こるのか、興味深い研究テーマである。ここではジラルール (L. Girard, 1965, pp. 212-273) が述べる交通方法の進化について述べてみよう。

「初めに現れたときには、新しい交通はその時に支配している特定の方法を補完する方法と考えられる。こうして蒸気は帆走に対する「従僕 (handmaid)」であった。最初の鉄道は、沿岸輸送を目的とした貨物 (cargoes) あるいは河川と運河に向けて貨物 (freight) を運ぶのに役立った。時には、地質から岩石の建設に大きくかつ多額の費用が必要なために、鉄道は内陸輸送の2つのネットワーク間のギャップを埋めるのに役立った。この第一

---

2) 南亮進教授はこの点に言及して次のように述べておられる。『産業革命』という概念にも言及しておく必要がある。これは工業を中核とした経済の非連続的・革新的変化を指す。ところが先進国の歴史に関する研究が進むに従って、産業革命の革命性は次第に疑問視され、ひいては産業革命という概念・用語の使用を避ける傾向さえ現れている。しかしマルクス経済学者によるわが国の経済発展に関する研究は、産業革命をめぐる展開された、いわゆる『講座派』と『労農派』との間で戦わされた日本資本主義論争がそれである。この論争を通じて、産業革命に関する概念規定と時期区分とが提案された。要するに経済的離陸と産業革命とは、非連続的な急速な経済進歩を想定する点で共通するが、最近の研究はこれに否定的であり、経済成長＝工業化は連続的であるという見解が支配的となっている。しかし人類の歴史上ある特徴的な時期を取り上げ、それに注目することは可能であるし必要でもある」(南亮進 (1981). 「日本の経済発展」, 東洋経済新報社, p. 7)

段階は2つの輸送システムの共生 (symbiosis) である。『小分けすること (break bulk)』は容易に受け入れられ、貨物の中継はありふれたルーティン業務であった。

次に第2段階に到達する。この段階では、新しい輸送方法は、典型的な輸送方法になり、その能力をフルに発揮するようになる。やがて新しい利用分野を見いだすが、その本質的な特性は固定的ということである。1870年台の鉄道がこれにあたる。この段階では、新しい交通方法は、完全な独立性を主張することによって優位な立場を保とうとする。他の交通手段との調整を拒否し、競争を助長しようとする。鉄道は、ひとたびネットワークが確立すると、水上輸送を無視し、たとえ損失になっても鉄道輸送にふさわしくない貨物でもとりあげていった。同じ現象は、後になって道路がもう一度主要な交通形態になり、鉄道と激しい競争に突入したとき、繰り返されることになった。

この点で新しい交通方法は、経済性の乏しい目的に利用されるようになる。かくのごとく、1830年ころは、運河や河川が旅客輸送にも利用されていたが、フランスは採算がとれず、その建設が経済的に馬鹿げたものであっても鉄道建設をおこなった。イングランドと U. S. A. においては地方の広がり以上に建設を続け無駄な競争を助長した。

これまで優勢であった輸送方法に敵対的な新しい設備更新の必要が生ずるとき、この方法は競争に勝てる特性を備えたものにしようとする。こうして水路は鉄道線路のもつ速さと定期性を獲得しようとし、後には鉄道がディーゼル輸送のかたちで自動車のもつ伸縮性のようなものを求めるようになった。その戦いが決定的に不利になれば、優位性を失った交通方法は、独立性を放棄し、一層補助的な形態となる。このようにして道路輸送は主要な輸送を放棄して、鉄道に譲るが、新しい条件に適合することを学んだ。消え去ることなしに、実際には発展の方向に切り抜けて、鉄道の『フィーダー』となった。

このような交通方法の進化は、特定の地域のある期間内に起こる。……それゆえに一方で主要な発展段階と他方では輸送の要請の関係を考慮することが必要である。すでに述べたように、交通における発明と技術革新はそれ自身のリズムと内部的ロジックをもっているのである」(ibid., pp. 212-213)

引用が長くなったが、ジラールは、交通の発展過程の特色を適切に表現して余すところがない。19世紀の道路交通、運河交通から鉄道への移行過程の特色、今世紀にはいつて鉄道から自動車交通、航空へ移行する過程も基本的には同様であり、それぞれの機能を生かしながら、新しい市場の開拓と侵食を繰り返してきたのである。運河や河川輸送には多額の投資は必要ではないが、鉄道、道路、港湾、空港などには巨額な投資をしてきた。しかし、19世紀アメリカの広大かつ巨額な鉄道建設はやがて道路輸送や航空輸送によって侵食され、1920年ころをピークに衰退に向かったのである。しかし、ジラールが指摘する「従僕」という表現が適切かどうかは別としても時には敵対し、時には服従する関係が交替的に現れたのである。それは一つの商品が新しい商品によって駆逐されるのとは違った人類の営みにおける歴史のドラマ性が潜んでいるというべきであろう。

(補足2) 19世紀アメリカのターンパイクと運河

1903年に出版された「鉄道輸送」という著書の中で、ハドレー (A. T. Hadley) は、100年前のアメリカの交通状態を次のように述べている。「100年前はアメリカは交通システムをもっていなかった。天然の水路を除けば、いかなる種類の交通も貧弱であった。ローカルの目的のために地方当局によって道路が建設されていたが悪路であった。馬車輸送はのろく金がかかった。ボストンからニューヨークに行くのに駅馬車 (stage) で1週間を要し、チャールストンに行くのにほぼ3週間かかった。これは頻度の高いルートであったが、3週間に一度の郵便があったただけであった。郵便サービ



ス是不規則で安全とはいえなかった。旅行は乗り心地が悪く、しばしば危険でさえあった。長距離貨物の移動は絶対的に不可能であった。木材一本を20マイル運ぶのに3ドルかかった。1樽の小麦粉を150マイル運んで5ドルかかった。これだけの運賃は物資の価格を2倍にするだけの運賃であった。海岸部で1ポンド当たり1セントの塩が300マイル内陸に入ると、6セントになり、その差はそっくり輸送費であった。運賃負担が重くかかったのは、このような日用品であった。すべてのコミュニティーが自前で生活することを余儀なくされた。それが行き着いたのが1798年のウイスキー騒動であった。西ペンシルバニアの植民者は自ら生産した工業製品がなかった。その供給は東部に依存し、その代価は農業製品で支払うのがやっとなのであった。自然状態の穀物はかさばり、アレガニー (Alleghanies) 山脈を越える輸送費は禁止的であった」(ibid., pp. 24-25) この記述は、18世紀から19世紀初頭にかけてのアメリカの交通問題が深刻な問題であり、開拓の西部への展開を妨げていた様子をよく示している。

#### ① 初期のターンパイク

植民地時代のアメリカでは、内陸輸送は多くの困難を伴ったが、沿岸水路と河川交通にたよった輸送はかなりの長距離に及んでいた。リプリー (W. Z. Ripley, 1916) によれば、ニューイングランドの塩乾魚とラム酒と南部植民地の砂糖、タバコ、糖蜜、米の交換が、国民精神の発展に必要な知己と知的交流に道を開いていたという。すべてが水路に依存していたのである。それは東部海岸に近い山脈が内陸への交通を阻み、山並みを越えることが困難だったからである。しかし、独立戦争(1775-1783年)以後人口が急増し、沿岸から直角に伸びる人工的交通手段の必要性が強まった。独立(1776年)から、1829年にイギリスで鉄道が導入されたころまでは、運河と有料道路 (toll road) への関心が高まっていた。まずハイウエイの建設が始まった。1756年に、ニューヨークとフィラデルフィアの最初の馬車による定期運行が開始されたが、その間を3日を要した。やがて(コニース

トガ・ワゴン Conestoga wagon とよばれた4頭建ての) 馬車「フライング・マシン」が出ると、所要時間は3分の2に短縮した。当時、ニューヨークとボストン間は駅馬車 (stage trip) で6日を要した。アメリカの最初のターンパイクは1790年に建設されたが、それまでに、北部地域にはかなりの距離の道路ネットワークが完成しており、1840年までには400マイルを下らない道路が完成した。郵便道路は1830年頃までに、セントルイス、ニューオーリンズ、ナッシュビル、サバンナまで連絡していた。ペンシルバニア州が道路建設を始めたのは1806年であるが、1822年までに56社のターンパイク会社に総額200万ドルの資金が集まった。そのうち5分の1が橋梁の建設に充てられた。これらの会社は私企業であり、州政府からの補助があっても道路としては不完全なものであり、修繕も行き届かない悪い道路が大半であった。道路建設は連邦議会からも注目を集めた。当時はトン100マイルの輸送費が10ドルもかかり、このことが市場の拡大の障害となっていたからである。連邦議会は、1802年にオハイオの土地を売却し、その収入の20分の1をハイウエイの建設に充てた。ギャルティン (Albert Gallatin (1761-1849)) の提案によって2千万ドルが道路建設に充てられ、完成したのが有名な「カンバーランド・ロード」(Cumberland Road)あるいは「ナショナル・パイク」(National Pike) と呼ばれる道路である。この道路は当時の人口集積地区であったメリーランドから中西部を経て、五大湖とオハイオ河の間まで達していた。この道路が多くの人定住を促したことは事実であるが、このターンパイクがセントルイスに到達する前に運河時代に入り、ハイウエイは結局そのフィーダー（培養）手段となった。

このように運河に先行する道路交通は私企業によって建設が行われたが、道路の質が悪いこともあって、輸送費の安い運河交通に道を譲る結果となった。結局は、ジラルが指摘するように運河の「従僕」になってしまったのである。20世紀になって自動車が現れて再度発展するまでは、歴史から大きく後退していったのである。

② 運河時代

アメリカの交通は初めから沿岸輸送と河川輸送に頼らざるをえなかった。続いてターンパイクの建設が進んだが、道路を利用する陸上輸送費はフィラデルフィアからケンタッキーまでの輸送をすると、その輸送費が商品価値の3分の1になった。しかし、イリノイ州から水路を下ってニューオーリンズまでは5パーセント以下ですむと評判になったという。(Ripry, op. cit., p. 4)

そこに1807年にフルトンの蒸気船が発明され、1811年にオハイオ川に導入されたことから、河川交通は飛躍的に発展する可能性がでてきた。しかし、内陸水路が広く利用されるようになったのは、急流でも運航が可能になった1817頃である。それがきっかけとなってピッツバーグ、シンシナティ、セントルイスなどの都市が急成長した。「結局、1816年から1840年の運河期の人々の関心は沿岸平野部と内陸部のダイレクトな連絡手段 (means of communication) に集まった」(ibid., p. 4) 大規模な運河建設が始まったのは、1812年の戦争(イギリス遠征)以後のことであり、その最も重要なものはハドソン川と五大湖をを結ぶ「エリー運河」である。この水路は1817年に、時のニューヨーク州知事デイト・クリントン (DeWitt Clinton (1769-1828)) によって提案され、オールバニーからバッファローまで364マイルを800万ドルで築造しようというものである。こうしてエリー運河は、8年かかって1825年に完成した。大西洋岸と内陸部を直角に結ぶことはアメリカ開拓者の悲願であったが、それを可能にしたのがエリー運河である。それによって中西部との「内陸商取引の革命」(ibid., p. 4) がもたらされた。1835年には、小麦粉が8万6000バレル、小麦が2万8000ブッシェル、その他250万樽が運河によってニューヨークに運ばれた。このような運河輸送の増大による決定的な効果は、わずか10年で償還が終了したこととにみられるように運河建設が財政的に成功であったことに加えて、ニューヨーク港を大西洋岸における支配的な海港に押しあげたことにはっきりとみら

れる。その結果、アメリカ植民の先駆的地位を築いてきたフィラデルフィアがニューヨークの後塵を拝し、第2の地位に転落することとなったのである。これが後にアメリカで最初のボリティモア・オハイオ鉄道の建設に駆り立てる原動力となるのである。

エリー運河の建設によって、バッファローからニューヨークまでの輸送費は、それ以前に100ドルかかっていたものが4分の1に下がり、馬車で100マイルあたり35ドルかかっていたものがわずかに1ドルまで低下した。エリー運河によってセントルイスに代わってシカゴの将来が保証され、西部の農産物が海に向かってながれるようになった。一方、エリー運河の成功を契機に、支線が建設され、クリーブランドとポーツマスの運河、トレドからシンシナチ、オハイオ川のビーバーとエリー湖が結ばれるようになるなど、運河投資が活発に行われるようになった。東部では、ローカルの運河建設が急速に進んだ。ボストンはローウエルと結ぶ運河を初め、ウースターはプロビデンスと、ニューヘブンはコネティカット川と運河によって結ばれるようになった。南部でも小さな運河建設や河川改良が進んだ。シカゴはイリノイ・ミシガン運河を経由してミシシッピ水系と連絡した。これらの運河建設は、18世紀のイギリスと同様な、アメリカにおける「運河熱」(Canal Mania)と呼ばれるものである。

1815年以後20年間に及ぶ、このような運河建設に必要な資金需要は莫大なものであった。それは州政府と連邦政府の補助金によって賄われた。そのために連邦政府は政府用地の売却によって資金を捻出したが、州政府は債務によって賄ったために、1837年までの州政府の債務は6,000万ドルを下らなかったといわれる。しかし、運河投資の中にはほとんど役に立たないものや詐欺まがいのものもあつたりしてすべてが有効に機能したとはいえず、結果的には内陸部から海岸に至る輸送が容易になったために農産物の価格が上昇し、地域経済には大きな効果があった。1826年にシンシナチで1バレル3ドルの小麦が1835年には2倍に上昇し、コーンは1ブッシュ

ル20セントから32セントに上昇した。

1840年以前に運河建設時代は終息に向かうが、エリー運河だけは例外であり、1852年まで年々300万ドルを越える収入があった。その後もエリー運河の穀物輸送は残り続け、1880年頃に輸送量のピークを迎えた。しかし、1874年から1877年にいたる鉄道の「運賃戦争」(Rate wars)と呼ばれる運賃引き下げ競争が発生したため、運賃競争に敗れて徐々に輸送量が低下していった。

冬季の凍結という不利な状態でありながらも低運賃によって有利な競争を維持してきた運河も鉄道の運賃引き下げ競争によって決定的に不利となったのである<sup>3)</sup>。

このことは単に運河輸送を減少させただけでなく、ニューヨーク港にとっても打撃となった。そのため輸出貿易に占めるニューヨーク港の地位はガルフ諸港との競争上不利な立場に立たされるようになった。一般的にはアメリカの運河時代は1825年から1940年までというのが定説であるが、鉄道時代に入って運河輸送は決定的に不利になり、1870年代の鉄道運賃引き下げ競争がとどめを差す結果となったのである。

## 2. 数量経済史研究の源流

ロストウの「諸段階」は、前述のようにクズネッツ、フォーゲル、その他の数量経済史研究者から厳しい批判を浴びた。その内容がどうであれ、その背後にはドイツ歴史学派による経済発展段階説に対する数量経済史研究者からの歴史研究をめぐる方法論上の批判が隠されていることは間違いない。ここではこのことに簡単に触れておきたい<sup>4)</sup>。

---

3) クズネッツ (Simon S. Kuznetz, 1930, p. 525) は1837年から1922年までの輸送量統計を表記している。

4) クズネッツは、「生産と物価の長期運動」という著書の中で、「事実、一般的な方向としての工業発展の問題はすべての良心的経済学者や統計学者に疑問をもたれるようになった。イギリス古典学派の偉大な時代以後に現れた標準的論文においてこの問題の議論をみることはできない。後者のあまりにも安

アメリカ経済学が制度学派を形成してきたことはよく知られている。それは、「ベブレン (Thorstein Veblen), コモンズ (John R. Commons), ミッチェル (Wesley C. Mitchell) という3人の『巨匠』以外にはいない」(David Seckler, p. 3) といはれ、その核をなすもののひとりがクラーク (J. M. Clark) であり、影響を受けた者の中には、サイモン・クズネッツ、ジョン・ガルブレith (John Galbraith), アーサー・バーンズ (Arthur Burns), シュルツ (T. W. Shultz) が含まれる<sup>5)</sup>。

とはいえ制度学派は制度に関心をもつという点で共通しているだけであり、あくまでも表面的なものであって実態はまったく違っているともいわれる。それはベブレンとコモンズの互いに相反する性格からでたものであり、ベブレン派が制度を歴史上の大きな進展と見ているのに対して、コモンズの後継者は制度は障害であり、改革の手段に過ぎないという見方をする。「もちろん、後の制度学者のうちベブレンかコモンズのいずれかの一貫した弟子はほんのわずかであり、ほとんどが知的には両方の伝統の中で、あるいは主流派経済学の伝統の中で育成された。ここに制度学派がアメリカの経済学の発展に与えた著しいインパクトの源泉がある」(ibid., p. 5)<sup>6)</sup>

---

易な一般化に対する反動として、経済理論プロパーは自らを静態の問題に限定してきた。ドイツにおける歴史学派はわれわれの具体的知識を増やしてくれた特別な調査を促進したが、それは一般的妥当性のある結果を確立することとはなかった」(Kuznets, op. cit., pp. 2-3) という。

- 5) 制度学派の中にだれを含めるかについて定説があるわけではなく、ベブレンだけが制度学派の学者であるという見方もあるれば、スコット (D. R. Scott) のように、ベブレンは制度学派の学者ではないという意見もある。ミッチェルは、コモンズが制度派経済学が単に集合的行為に経済理論上の地位を与えようとしているにすぎないという見方をしていることに対して強く批判したといわれる。(ibid., p. 4)
- 6) ハッチソン (T. W. Hutchison, 1st. ed. 1952, reprint ed. 1962) によれば、「性向 (propensities), 素質 (aptitudes), その他—このようなあいまいな表現を選ぶことは不公平ではない—これらはベブレンが発見し、考えることを自らの仕事と考えていた社会経済的制度 (institutions) である。彼は制度を“広範な社会的習慣” (social habits) あるいは“広く行き渡っている思想習慣” (habits of thought) と定義した。このような不明確な実体が、合理的計算より重要で興味ある研究対象であると考えていた」(pp. 264-265) という。この点に

ベブレンのもう一人の弟子のミッチェルはベブレンのお気に入りの学生であり、時にはコモنزの称賛者でもあったが、同時に主流派経済学の歴史と実際の優れた研究者でもあった。

「ミッチェルは、数量経済学の最初の熱心な実践者のひとりであった。

“景気循環”という記念碑的な研究を通じて、かれの学生への影響を通じて、またナショナル・ビューロー・オブ・エコノミック・リサーチ (National Bureau of Economic Research) の創立を通じて、数量経済学の創設の父となった。奇妙なことにミッチェルは直接的にはベブレンの数量的労作によって鼓舞されたのであるが、ベブレン自身の労作はさまざまな事実を娯楽のために利用したものであった」(ibid., p. 6) その辺の事情をハッチソンは次のように言う。「『制度学派』として知られる、どちらかといえば無定形な思想的学派はベブレンをリーダーとして認めたけれども、そのメンバーのほとんどがまったく違った主題と方法を取り続けた。たとえば、ウエスリー・ミッチェルの忍耐強く、正確で、注意深い数量分析は、ベブレンの生き生きとした思想を操るやり方とは正反対であった。さらにベブレンの懐疑主義とはまったく対照的に多くの若手『制度学者』は経済的・社会的コントロールの問題に勢力を傾注した」(op cit., p. 267) ミッチェルは、ベブレンから離れて独自の道を歩き始めたのである。19世紀の終わりになって、ドイツに留学して歴史主義 (Historismus) の薫陶を受けて帰ってきたタウシグ (F. W. Taussig), クラーク (J. B. Clark), エリー (R. T. Ely), セ

---

関連して、コモنز (J. R. Commons, 1924) は、「資本主義の法的基礎」という主著の序文の中で、次のように述べている。「私はベブレンの1895年に始まる、古典派経済学者、社会主義経済学者、心理的経済学者の理論に関する立派な批判を読んだ。価値の進化論は、社会生活の習慣、慣例 (custom) から建設されるべきであるという彼の示唆を読んだ。しかし、彼はこれらの慣例に基づく裁判所の判決を研究してこなかった。そこで私は学生と一緒に数百年にわたる判決から直接、それがよって立つ行動理論を掘り下げる方向にいった。われわれは困惑した。というのはケネーからカッセルにいたる経済学者とコークからタフトにいたる法律家を調和させようとしたからである。結局、われわれがしようとしていることは単に合理的価値の理論ではなくて資本主義の法的基礎であることがわかった」

リグマン (E. R. A. Seligman) などを中心となって、1885年にアメリカ経済学会 (American Economic Association) の創立に努めるが、それはレッセフェール・ドクトリンを過度に強調したり、ドイツ歴史学派の帰納法的研究を強調することを共に嫌うような妥協的姿勢によって貫かれていた。学会参加者がエリーやクラークの妥協的姿勢に同調したことが学会の創立を可能したのである。(ibid. pp. 14-15) ベブレンが死去したのは1929年8月3日であるが、1891年以後精力的に出版を始めた頃には若手経済学者が独自の道を歩き始めていたのである。

以上のことから明らかなように、数量経済史研究は、ベブレン・ミッチェル・クズネツ・フォーゲルという数量的経済研究の系譜の上にあるということもできるが、正確にはベブレンの愛弟子でありながら、ベブレンの研究方法から大きく離れていったミッチェルがその源流であるというべきであろう。

#### 参 考 文 献

- (1) Rostow, W. W. (1956). The Take-off into Self-sustained Growth, The Economic Journal, March 1956.
- (2) ditto (1960). The Stages of Economic Growth, A Non-communist Manifesto, Cambridge Univ. Press.
- (3) Fogel, R. W. (1962). A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth: A Report of Some Preliminary Findings, The Journal of Economic History, vol. xxii, no 2.
- (4) ditto (1964). Railroad and American Economic Growth, Johns Hopkins Univ. Press.
- (5) Jenks, L. H. (1944). Railroads as an Economic Force in American Development, the Journal of Economic History, vol. iv.
- (6) Girard, L., (1965). Transport, Chapt. 5, the Cambridge Economic History of Europe, vol. vi. The Industrial Revolution and After: Incomes, Population and Technological Change (I).
- (7) Ripley, W. Z. (1916). Railroads, Rates and Regulation, Longmans, Green and Co.



- (8) Hadley, A. T., (1903). Railroad Transportation, Its History and its Laws, G. P. Putman's Sons.
- (9) Kuzunetz, Simon S. (1930). Secular Movements in Production and Prices, Their Nature and Their Bearing Upon Cyclical Fluctuation, Houghton Mifflin Co.
- (10) Seckler, David, (1975). Thorstein Veblen and the Institutionalists, A Study in the Social Philosophy of Economics, London School of Economics, McMillan.
- (11) Hutchison, T. W. (1962). A Review of Economic Doctorines, 1870-1929, Clarendon Press.
- (12) Commons, J. R. (1924), Legal Foundations of Capitalism, Univ. of Wisconsin Press, 1959 ed.